

## Conferência – Ordem dos Engenheiros

28 de Fevereiro de 2018

### CONCLUSÕES

1. Estamos numa transição energética em que o petróleo vê reduzida a sua importância.

Como já não se queima petróleo para a produção de eletricidade nos países desenvolvidos, **a grande questão será então reduzir a sua utilização no sector dos transportes**, reservando-o para aplicações industriais mais nobres.

Neste contexto **a UE privilegia os modos ferroviário e marítimo para o transporte de mercadorias a longa distância**, incentivando a construção de Novos Corredores Ferroviários Europeus, RTE-T (CEF) e disponibilizando volumosos recursos para esses investimentos.

As empresas vão procurar cada vez mais novas soluções que lhes reduzam os custos, combinando varias possibilidades: camião-comboio, barco-comboio, avião-comboio-camião .

Teremos cada vez mais o chamado transporte combinado, expressão que designa o transporte intermodal de mercadorias, onde a maioria do itinerário percorrido se efectua de comboio ou por via marítima e, o menos possível por via rodoviária, sendo esta usada no "last mile".

2. **A Espanha está a construir um moderno sistema ferroviário na bitola UIC – vulgo bitola europeia** – que vai coexistir naturalmente durante muito tempo com o actual sistema de bitola ibérica.

**Esse novo sistema vai permitir a interoperabilidade ferroviária com a rede ferroviária europeia.**

3. **É fácil de perceber que o actual modo rodoviário de transporte de mercadorias de Portugal para a Europa está condenado por razões ambientais e energéticas e por saturação das autoestradas europeias. E a quota de mercado do transporte ferroviário em Portugal é dos mais baixos da Europa (6.1%)**

Quando a Espanha tiver completado a sua rede básica em bitola europeia, assegurando a interoperabilidade com a rede francesa, vai impor fortes restrições nas rodovias de ligação a França, o que será altamente penalizador, para não dizer proibitivo, para o transporte rodoviário de Portugal para a Europa.

**4. Portugal (que exporta 70% das suas mercadorias para a UE) deveria então acompanhar a Espanha na construção de linhas de bitola europeia para se ligar à rede europeia.**

Durante umas décadas teríamos ainda, tal como em Espanha, a coexistência de duas redes ferroviárias com bitolas diferentes mas com pontos comuns: portos, estações e plataformas logísticas.

**O que está em causa não é o TGV, sigla para uma marca de comboios de alta velocidade, mas sim a construção de linhas de caminho de ferro de bitola europeia em que os comboios não têm de circular todos à mesma velocidade, ou seja linhas onde circulem comboios de mercadorias e comboios de passageiros.**

**O “driver” para a construção dessas linhas é a competitividade das nossas empresas, ou seja o transporte competitivo de mercadorias para a Europa,** mas ao terem tráfego misto, o transporte também de passageiros facilita a sua rentabilidade.

**5. Infelizmente, Portugal, quando se fala de transportes e de energia só se pensa em energias renováveis e nos veículos eléctricos e não nas mudanças para os modos marítimo e ferroviário.**

Como já explicado, já não queimamos petróleo em Portugal para produzir electricidade.

E no actual estado de tecnologia, o modo eléctrico, por limitações de autonomia das baterias, é uma solução interessante para a mobilidade urbana mas não para o transporte de mercadorias de médio-longo curso, havendo sérias duvidas sobre a sua competitividade para o transporte de mercadorias mesmo que a autonomia aumentasse.

Os modos ferroviário e marítimo é que permitem a redução drástica do consumo de combustíveis fósseis, assegurando a tracção eléctrica na ferrovia a não utilização do petróleo.

**6. Infelizmente, Portugal não se preparou atempadamente para a bitola europeia, ficando dependente das “portos secos” de Vigo, Salamanca e Badajoz em Espanha e das vias marítima e rodoviária.**

As mercadorias terão então de mudar nesses portos secos espanhóis para comboios que circulem nas linhas de bitola europeia, aumentando os custos de transacção para a economia portuguesa.

Os principais portos e plataformas logísticas espanholas estarão ligados ao centro da Europa por linhas interoperáveis e nós não.

A actual rede ferroviária portuguesa em bitola ibérica é um constrangimento à nossa economia, não sendo competitiva com a

rodovia, tem dificuldades de coordenação com os outros modos de transporte e tem esse grave problema de interoperabilidade com as restantes redes ferroviárias europeias, limitando assim o transporte combinado de mercadorias entre os nossos portos, a Espanha e a Europa

Há assim o risco da **nossa economia se tornar ainda mais periférica em relação ao Centro da Europa**, a competitividade ser afectada e sermos menos competitivos para o investimento quer nacional quer estrangeiro

7. Por cá começou-se por dizer que a Espanha só construía linhas de bitola europeia para comboios de passageiros, não construindo linhas desses para comboios de mercadorias. Depois também se disse, quando a evidência era ao contrário, que estaria muito atrasada nesses investimentos. O que aqui ouvimos hoje sobre a rede espanhola mostra que desde 2011 todas as linhas de Alta Velocidade passaram a ser projectadas para tráfego misto.
8. Mas a Espanha percebeu que nós não iríamos fazer nada em termos de bitola europeia e desistiu de fazer o "last-mile" até à nossa fronteira projectando então os tais portos secos perto da nossa fronteira.

**A posição oficial evoluiu agora para a adaptação das nossas linhas de bitola ibérica à bitola europeia em momento oportuno.**

Tal será feito instalando nas actuais linhas travessas que permitiriam depois a instalação dos carris da bitola europeia.

Acontece que no Corredor Ferroviário Norte (Aveiro-Salamanca) manter-se-á a via única, não havendo a construção de via dupla e por isso a instalação das tais travessas polivalentes obrigará a interromper o tráfego durante o período das obras, não sendo pois uma alteração fácil de bitola.

Não é possível que, como já ouvimos dizer, tal mudança possa ser feita numa noite!:"quando os espanhóis mudarem, nós mudamos numa noite"...

Também se afirmou que não precisaremos da ferrovia para exportar para lá dos Pireneus porque tudo podia ir por via marítima. Os anexos do trabalho do Conselho da Indústria da CIP sobre "O Conceito de Reindustrialização, Indústria 4.0 e Política Industrial para o Século XXI-o caso português", que coordenei como Presidente do Conselho da Indústria, incluem o inquérito ao transporte marítimo de curta distância, mostrando que tal é insuficiente.

**Mas pegar em linhas de via única com elevados pendentes e traçados obsoletos e querer transformá-las em linhas**

**modernas de transporte de mercadorias é como pegar numa estrada nacional e querer transformá-la numa moderna auto-estrada!**

Vão-se assim gastar volumosos recursos financeiros para fazer remendos em linhas do século XIX. Já vimos o que aconteceu com tal solução na linha do Norte!

**Num momento em que a mudança nos transportes de médio-longo curso está a ser da rodovia para a ferrovia por alteração do paradigma energético, Portugal ficará em contra-ciclo com a Europa com uma das mais modernas redes de autoestradas a coexistir com uma das mais centenárias e obsoletas redes ferroviárias. Mesmo que se vier a ter a bitola europeia, tal será feito sobre essas linhas centenárias!**

9. A versão oficial diz que uma análise de tráfego mostra que as linhas existentes (e isso passar-se-á designadamente para a linha da Beira Alta) serão suficientes até 2045 para acomodar a expansão do tráfego.

Duvidamos dessa análise porque:

- tal representa apenas uma projecção dos fluxos de tráfego actual ("business as usual") e infraestruturas deste tipo têm de ser pensados para um horizonte temporal alargado no qual poderá haver desvios significativos na repartição de tráfego entre os vários modos de transporte.
- tal não tem em conta o desvio de tráfego da rodovia para a ferrovia que vai ocorrer a prazo pela alteração do paradigma energético e pelas restrições já referidas nas autoestradas europeias.
- tal não tem ambição porque o nosso país tem de aumentar as exportações de 40 para 60 ou 70% do PIB se quiser ter uma trajectória sustentável de crescimento económico e obviamente tal induzirá um aumento do tráfego de mercadorias para a Europa e da Europa para Portugal, associado ao aumento das exportações/importações na medida em que o aumento das exportações permitirá também acomodar um aumento de procura doméstica com o conseqüente acréscimo de importações.

**10. Em democracia não há tabus e como tal não podemos aceitar a afirmação do Primeiro-ministro de que o comboio de alta velocidade é tabu e está adiado por muito tempo. Tudo isto tem de ser discutido e analisado.**

Acresce que o tabu não se pode prolongar por muito tempo se quisermos cumprir o objectivo europeu de 2030 para o corredor internacional de mercadorias de bitola UIC.

E o governo quer aparentemente um debate público, o que contraria o tabu, para definir as nossas infraestruturas até 2030.

Com efeito, os Estudos do Corredor Ferroviário de Mercadorias nº 4 referem que as linhas de bitola europeia (UIC) estariam nas fronteiras portuguesas até 2030.

A Comissária Europeia dos Transportes em declarações ao Expresso de 17 de Fevereiro de 2018 disse que:

“ A ligação a alta velocidade Sines-Lisboa-Madrid é um dos projectos considerados prioritários a nível europeu que deveria estar concluído até 2030”.

Também disse que “Portugal precisa de ligações ao Mercado Único e encorajamos que esta conectividade seja uma prioridade entre os corredores referidos”.

#### 11. Pede-se então que

- as análises custos-benefícios tenham em conta os desvios de tráfego atrás referidos e se acabe com o “business as usual” que ignora as mudanças do paradigma energética nos sistemas de transportes.
- a elaboração desde já de projectos de execução credíveis em bitola europeia(UIC) dos previsíveis investimentos nos corredores ferroviários internacionais de mercadorias em bitola europeia no respeito dos compromissos assumidos em 2003 e de acordo com os objectivos para 2013.

Só existe ainda o projecto Poceirão-Caia.

- tais projectos deverão ser submetidos atempadamente à UE para serem submetidos aos quatro critérios de avaliação.
- que se negocie a disponibilidade do co-financiamento europeu no próximo QCA a partir de 2020 (2021-2027), visando o necessário aumento das verbas destinadas à ferrovia

Lisboa, 28 de Fevereiro de 2018  
LUÍS MIRA AMARAL